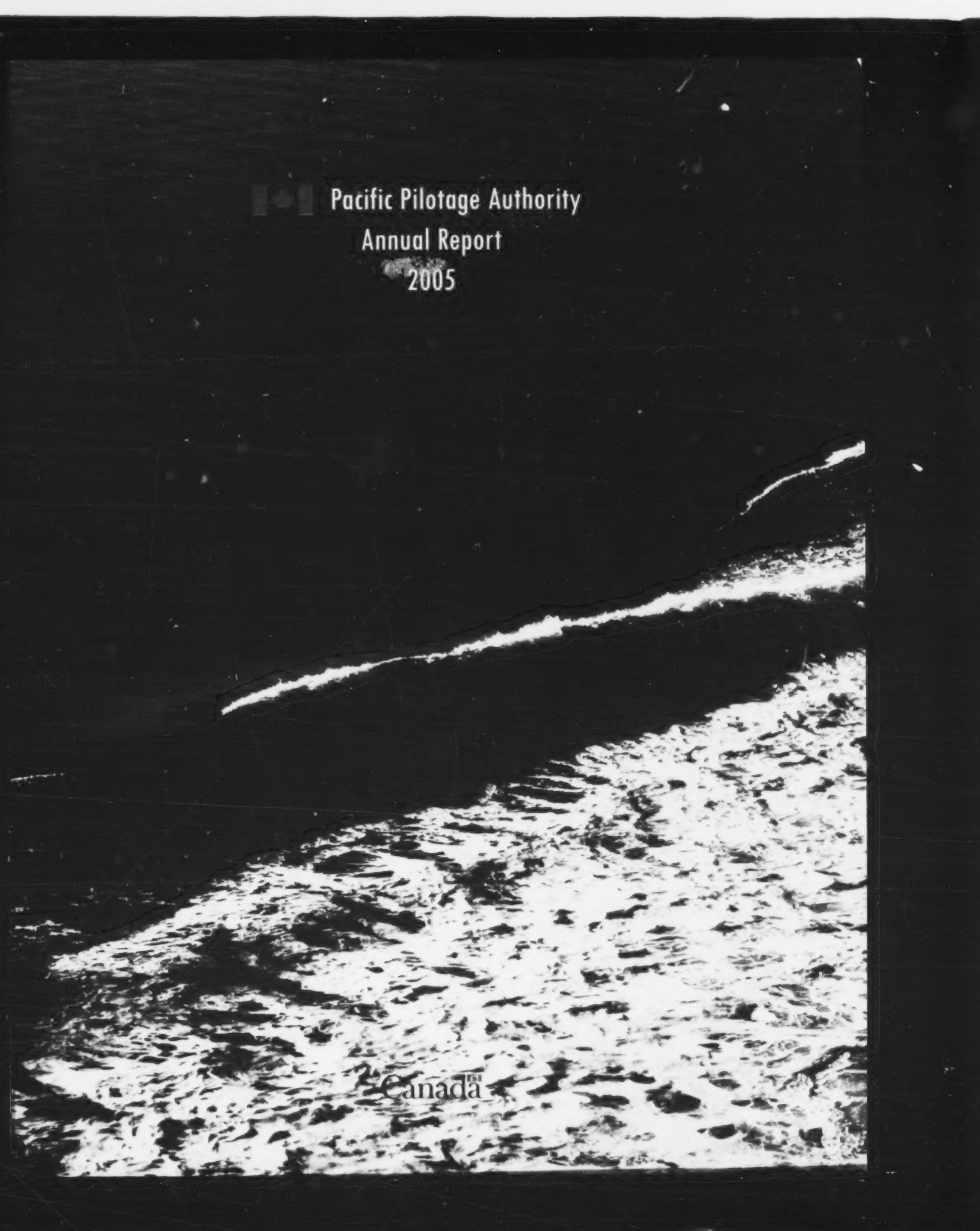
Pacific Pilotage Authority
Annual Report
2005



Canada

BOARD MEMBERS

Mr. David Gardiner
Chair*

Mr. L. Michael Berry
Member

Mr. K. T. Christensen
Operations Manager
Greer Shipping Ltd.
Member*

Captain Jack Davies
B.C. Coast Pilots Ltd.
Member

Mr. Ulf Eriksen
Vice President and General Manager
Star Shipping (Canada) Ltd.
Member*

Captain A. A. Flotre
B.C. Coast Pilots Ltd.
Member

Ms. Rohays P. Reid
Member*

MANAGEMENT

Dennis McLennan
CEO

Kevin Obermeyer
President and COO

Bruce Chadwick
Controller

Michael McGuire
Dispatch Manager

Diane Street
Executive Assistant

Pat Van Den Bosch
Accountant

*denotes member of Audit Committee

WEBSITE:
www.ppa.gc.ca

OFFICES:

HEAD OFFICE:
1000 - 1130 West Pender Street
Vancouver, British Columbia
V6E 4A4

tel: 604.666.6771
fax: 604.666.6093 dispatch
fax: 604.666.1647 administration
email: info@ppa.gc.ca

DISPATCH OFFICES:
1000 - 1130 West Pender Street
Vancouver, British Columbia
V6E 4A4

211 Dallas Road
Victoria, British Columbia
V8V 1A1

PILOT BOARDING STATIONS:
Sandheads, off Steveston
Brotchie Ledge, off Victoria
Cape Beale, off Port Alberni
Triple Island, off Prince Rupert

VISION STATEMENT

To be the template for
Canadian Pilotage Authorities.

WE TAKE PRIDE IN OUR WORK,
WE TAKE PRIDE IN OUR WATERS.

Objectives:

1. To provide safe, reliable and efficient marine pilotage and related services in the coastal waters of British Columbia, including the Fraser River.

2. To provide the services within a commercially-oriented framework, directed toward maintaining financial self-sufficiency, through tariffs which are fair and reasonable.

3. To promote the effective utilization of the Authority's facilities, equipment and expertise, through the productive application of these resources in the interest of safe navigation.

4. To be responsive to the Government's environmental, social and economic policies.

Values

1. Honesty, Integrity – We will ensure honesty and integrity in everything that we do. We share responsibility for being effective, accountable and acting appropriately. We consider the outcome of decisions for all those affected before we implement change. We act with visible integrity and openness, and support each other in these actions.

2. Positive Stakeholder Relations – We will work hard to maintain positive relations with all stakeholders including the shipping industry, the pilots and their respective organizations, our employees, the communities in which we operate and all other related individuals and organizations.

3. Service Quality – We strive for excellence in all our activities. We continuously learn, develop and improve. We take pride in our work and in the services we provide to our clients and partners.

4. Accountability/Responsibility – We are accountable, as individuals, team members and as an organization for our actions and our decisions. We make effective and efficient use of the resources provided to us. We adhere to our policies and procedures, our Mission and Objectives, and to the Regulations governing us. When our commitment to innovation is at odds with existing procedures, we will work within the system to achieve positive change and improvement.

5. Adaptability and Innovation – We value innovation and creativity. We encourage and support originality and diversity of thought. As individuals and as teams, working with our internal and external partners, we welcome new ideas and methods to enhance our service and the use of our resources.

106-04536/

STRATEGIC GOALS 2006

1 FINANCIAL PERSPECTIVE

The PPA will be financially self-sufficient in order to meet its mandate.

Strategies:

- Establish corporate plan and budget
- Ensure sufficient contingency fund
- Perform ongoing review of costs

Measures:

- Zero subsidies from Ottawa
- Annual surplus/deficit

2 CUSTOMER / STAKEHOLDER PERSPECTIVE

To work in partnership with the shipping industry in order to be seen as an ally in improving safety and efficiency.

Strategies:

- Shift from the reactive to the proactive
- Contribute and use our knowledge and expertise of the coast
- Identify key partners with whom we can advance common objectives

Measures:

- Annual customer and stakeholder surveys
- Customer and stakeholder surveys to include specific questions on the value of our input

3 INTERNAL BUSINESS PROCESS PERSPECTIVE

To enhance the Authority's effectiveness and efficiency in order to meet the needs of our shipping partners.

Strategies:

- Review current internal business systems and processes to identify deficiencies (e.g. computer dispatching and billing systems, value-added products)
- Conduct a cost benefit analysis of alternative solutions
- Execute decisions

Measures:

- Employee, customer and stakeholder surveys to include specific questions on the Authority's efficiency and effectiveness (criteria to be determined)
- Overall efficiency rating based upon various operational measures (to be developed)

4 PEOPLE & ORGANIZATIONAL CULTURE PERSPECTIVE

Maximize the engagement and competency of the staff and Board in order to be the most effective Pilotage Authority in Canada.

Strategies:

- Develop and implement a comprehensive human resource strategy – include internal communication, succession planning, staff training and development, Board governance, and performance reviews (including 360s).

Measures:

- Staff overall satisfaction ranking on the employee engagement survey of 3.8/5.
- Results of the Treasury Board Guidelines self assessment for Board skills and competency

Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P.
Minister of Transport, Infrastructure and Communities
Tower C, 29th Floor
Place de Ville
Ottawa, Ontario K1A 0N5

Dear Sir:

On behalf of the Board of Directors, I am pleased to report briefly on the achievements of the Pacific Pilotage Authority in 2005.

Substantially all of the Authorities objectives were met during the year, as highlighted in the CEO's Report. The goal of financial self-sufficiency was virtually achieved, with the small deficit incurred being the result of late implementation of budgeted tariff increases. Approved tariff levels and the successful conclusion of labour contracts will ensure that financial self-sufficiency will be maintained at projected traffic levels for the foreseeable future.

The Authority continued to build on positive relationships existing between itself, the British Columbia Coast Pilots, and the British Columbia Chamber of Shipping as well as other constituents in the marine industry in Western Canada. These relationships are recognized and highlighted in the Authority's Vision Statement and supporting Objectives.

The terms of the Chair and three directors expired during the year, and the nominating committee succeeded in identifying and having appointed highly qualified candidates to succeed them, thus ensuring a seamless transition. In addition, a succession plan was implemented for the Executive, ensuring the development and recognition of a group of exceptionally talented officers who will continue to deliver the Authority's mandate to deliver safe, efficient and self-sufficient pilotage services.

Unprecedented trade growth is expected worldwide, with the Pacific Gateway poised to be a major beneficiary of increased traffic levels. Rapid advances in technology, ship sizes and types, and the emergence of a more integrated transportation system based on performance and accountability will characterize the future. The Pacific Pilotage Authority is positioned to be a positive contributor to the marine industry in this environment.

I appreciate the fine efforts of my predecessor Maurice Fellis, our President & CEO Dennis McLennan, the management and staff of the Authority and the dedicated and hard working pilots along the coast of British Columbia and in the Fraser River – for a job well done and for positioning the Authority for a successful future.

Respectfully submitted,

David Gardiner
Chair

February 6, 2006

"Unprecedented trade growth is expected worldwide, with the Pacific Gateway poised to be a major beneficiary of increased traffic levels."

S
190
200
210
220
230

CEO'S REPORT

"The Authority feels strongly that the continued growth in the world economy will reflect on strong Pilotage requirements in the years ahead."

Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P.
Minister of Transport, Infrastructure and Communities
Tower C, 29th Floor
Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Dear Sir:

I am pleased to submit the Annual Report of the Pacific Pilotage Authority for the year ended December 31, 2005.

Coastal assignments for 2005 increased by 3% to 11,832, and the Fraser River assignments decreased by 6% to 1,387. The Authority feels strongly that the continued growth in the world economy will reflect on strong Pilotage requirements in the years ahead.

The principal mandate of the Authority, to provide safe, reliable and efficient Pilotage, was fulfilled. The total Coastal and Fraser River assignments were completed with 9 minor incidents reported, resulting in a success ratio of 99.93%.

The financial position of the Pacific Pilotage Authority is strong with the continued cooperation of the major stakeholders, the Chamber of Shipping of BC and the Pilots. The Authority continues to be financially self-sufficient with revenue of $47.6 million and a close to breakeven position with a deficit of $96,000.

Our long term Pilot Launch replacement program continued in anticipation of the Authority commissioning two new Launches for positioning in Victoria and the Fraser River. The review of the Compulsory Pilotage Area was completed and presented to the Minister of Transport.

I would like to thank Mr Maurice Fellis on his retirement and our new Chair, the Board of Directors, along with Management and employees for the strong support received in 2005.

Sincerely,

Dennis B. McLennan
Chief Executive Officer

February 6, 2006

...vals by the ... immediately bring you...
...ally exchanged.
Date/Time: DEC 17/2005.
PILOTAGE AUTHORITY

SANKO ROBUST

TRAFFIC

Exhibit 1: Annual Pilotage Assignments

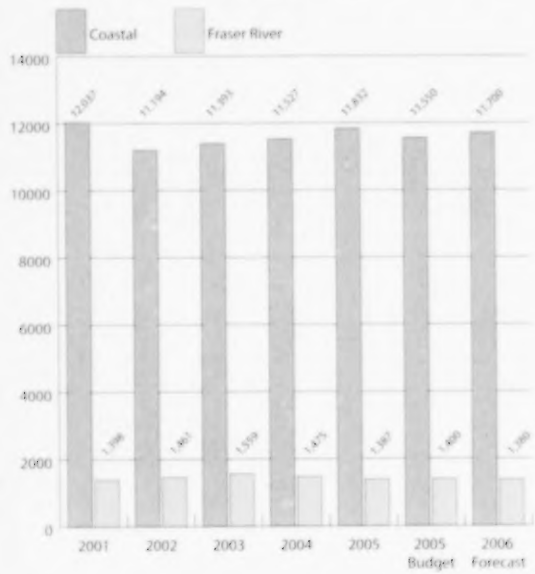


Exhibit 2: Assignments by Month, Year of 2005

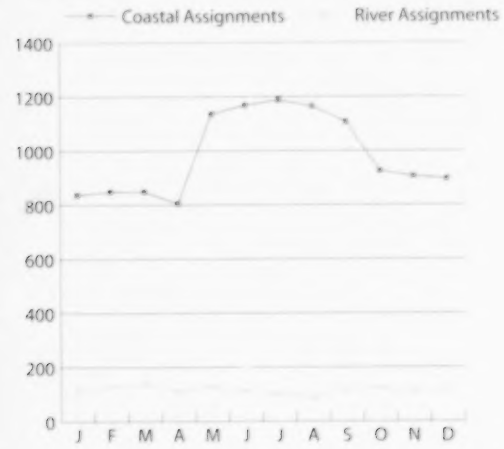
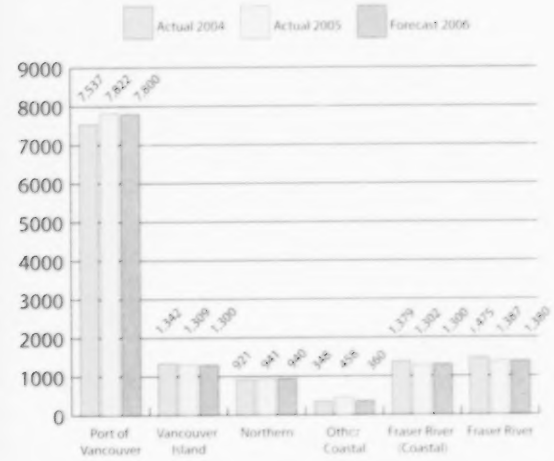


Exhibit 3: Annual Assignments by Area



The Authority's basic measure of output is the number of pilotage assignments, which are directly related to the level of shipping activity in British Columbia ports. In general, the Authority's traffic patterns are comparable from year to year and heavily dependant on commodity volumes.

For 2005, the Authority performed 13,219 assignments, which is a two percent increase over the prior year. Included in this number are 1,387 Fraser River assignments which represent a six percent decrease from the prior year.

Exhibit 2 shows the pilotage assignments by month for the year of 2005. This chart highlights the impact of the cruise ship sector, which is the biggest contributor to a seasonal upswing during the May to September months. May and September are traditionally referred to as the 'shoulder months' while the summer months, June through August, generate the highest volume of coastal assignments.

The Authority categorizes its assignments into four key traffic areas. These are the Port of Vancouver, Vancouver Island, Northern and Fraser River.

The Port of Vancouver, which includes Roberts Bank and Deltaport, is the largest traffic centre representing sixty-six percent (2004 percentage is sixty-five) of all coastal assignments performed by the Authority.

In total, this port handled 76 million tonnes of cargo during the year, which represents a four percent increase over the prior year. Coal shipments account for approximately one-third of the total tonnage, 25.2 million tonnes, followed by major grains at 8.5 million tonnes and sulphur at 6.1 million tonnes. During the year, container traffic increased by six percent to set a new record at 1.77 million TEUs. These increases continue to be driven by trade activity with China, Asia and the U.S.A. Port forecasts indicate a three hundred percent increase in container volumes over the next 15 years.

The cruise ship sector, home porting in Vancouver, experienced a small decline of two percent in revenue passengers resulting in fourteen fewer sailings during the cruise season.

Vancouver Island assignments accounted for eleven percent (2004 percentage is twelve) of the Authority's coastal pilotage assignments during 2005. Cruise ships calling into Ogden Point (Victoria) represent the largest category in this traffic area. They are closely followed by assignments through Nanaimo and then Crofton.

Fraser River assignments totaled 1,387 for the year, down by six percent from the previous year. As a reminder, the year of 2003 set the all time record at 1,559 assignments. The Fraser Port is adjusting to niche cargoes, such as automobiles and steel imports, and has taken delivery of two new container cranes during 2005. Since the river also requires the services of a coastal Pilot this area represented eleven percent (2004 percentage is twelve) of the Authority's total coastal traffic.

The Northern area which includes Prince Rupert, Kitimat and Stewart, accounted for eight percent (2004 percentage is eight) of all coastal assignments during 2005. The Port of Prince Rupert opened a cruise terminal during 2004, which increased its sailings during 2005. Rupert is also proceeding with the construction of a new container facility that is scheduled to be operational late 2007. In addition, there are plans to construct a Liquid Natural Gas facility in Kitimat scheduled to be operational during 2010.

Exhibit 3 shows the annual assignments by area including the forecast for 2006.

FINANCIAL RESULTS

The Authority incurred a small deficit of $96,000 during the year as compared to the 2005 Budget which had predicted a surplus of $380,000.

The largest variance was due to a revenue shortfall of $300,000 relating to the pilot launch replacement fee which was originally forecast to increase on October 1, 2005. After consultation with Industry the Authority delayed this increase to January 1, 2006 to coincide with a tariff adjustment. This fee is generated by a charge per boarding that is intended to finance the pilot launch construction program. The launch replacement fee was mutually agreed upon with Industry and will remain in place until the launch construction program has been completed. Cumulatively to the end of 2005, the Authority has collected $2.8 million through this fee from its inception on May 1, 2001. In the area of launch revenues, trips through the Triple Island boarding station were below budget resulting in a revenue shortfall of $176,000.

On the expense side, the Authority incurred extra training costs for senior Pilots due to Azipod and Integrated Bridge Systems training. Travel costs for Pilots also exceeded the budget mainly due to increased fuel charges being passed along by our service providers. Otherwise, all other cost categories were very comparable on a year over year basis after adjusting for traffic volumes.

Exhibit 5 displays the details of the major revenue and expense categories along with the Budget for 2006.

Exhibit 4: Annual Revenues

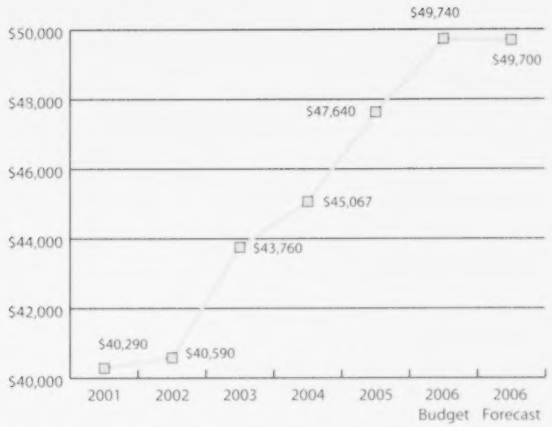


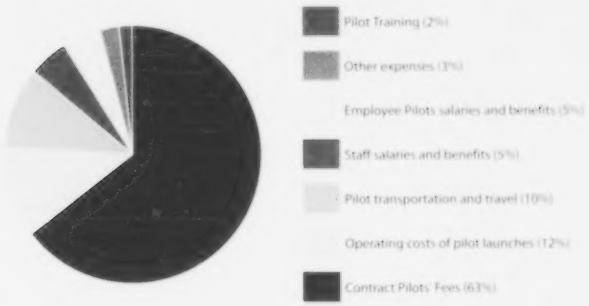
Exhibit 5

	Actual 2005	Budget 2005	Variance to Budget	Budget 2006
Revenue Categories (000's):				
Coastal pilotage	$ 33,725	$ 31,880	$ 1,845	$ 34,180
River pilotage	$ 2,440	$ 2,520	($ 80)	$ 2,560
Travel	$ 5,375	$ 5,580	($ 205)	$ 5,810
Launch	$ 5,321	$ 5,520	($ 199)	$ 5,670
Launch replacement fee	$ 638	$ 960	($ 322)	$ 1,460
Other income	$ 141	$ 50	$ 91	$ 60
Total Revenues	$ 47,640	$ 46,510	$ 1,130	$ 49,740
Expense Categories (000's):				
Contract Pilots' Fees	$ 30,780	$ 29,060	($ 1,720)	$ 31,080
Pilot launch costs	$ 5,497	$ 5,530	$ 33	$ 5,430
Transportation and travel	$ 4,885	$ 4,760	($ 125)	$ 4,750
Staff salaries and benefits	$ 2,367	$ 2,370	$ 3	$ 2,460
Employee Pilots' salaries and benefits	$ 2,267	$ 2,330	$ 63	$ 2,480
Other expenses	$ 1,201	$ 1,410	$ 209	$ 1,790
Pilot training	$ 739	$ 670	($ 69)	$ 850
Total Expenses	$ 47,736	$ 46,130	($ 1,606)	$ 48,840
Net Surplus (Deficit)	($ 96)	$ 380	($ 476)	$ 900

FINANCIAL RESULTS CONT.

Exhibit 6 compares the major expense categories as a percentage of total expenses for the year of 2005.

Exhibit 6: Actual Expense Catagories 2005



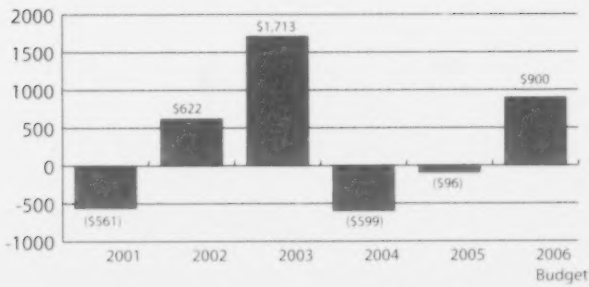
Looking ahead to 2006, the Authority has a tariff revision in place for January 1, 2006 which will adjust rates by 3.5% overall. As part of this tariff revision, the launch replacement fee is being adjusted to $180 in order to fund the new pilot launch construction program.

Exhibit 7 shows the annual surplus and deficit by year along with the 2006 Budget. As the reader can note, these financial outcomes usually represent one to two percent of annual revenues each year. The Authority's strategy has been to budget and propose tariff adjustments that will maintain small surpluses per year. The downside to budgeting annual surpluses in this range is that the Authority is susceptible to major traffic swings and other unforeseen costs beyond their control.

For 2006, the budgeted surplus of $900,000 is mainly the result of an increased launch replacement fee. This surplus is needed to fund the new construction program which will see the Authority construct two new pilot launches intended for use at the Brotchie and Sandheads boarding stations.

As a reminder, since inception in 1972 the Authority has been financially self-sufficient and has structured its finances in order to maintain this position.

Exhibit 7: Annual Surplus (Deficit) in 000's



2005 OPERATIONAL ACCOMPLISHMENTS

The seasonal boarding station at Pine Island was continued for the ninth season with 312 (310 during 2004) vessels serviced at this station during the year. This station is used primarily by the Cruise Industry and allows them a higher degree of flexibility with their itineraries while transiting our waters.

Two long term collective agreements, expiring in 2010, were signed with ILWU Local 520 representing office staff, dispatchers and deckhands and the Canadian Merchant Service Guild representing the Launch Masters and Engineers. Both agreements were resolved in-house without the need for Labor Mediation.

Additionally, a three year collective agreement expiring in 2008 was reached with the Canadian Merchant Service Guild representing the Fraser River Pilots.

All full time employees of the Authority were surveyed during the year to gauge their satisfaction with the organization and working conditions.

Forty-two senior Pilots received training either at Star Center in Florida on the full-mission bridge simulator or in Illawa, Poland on the ship model facility.

Twenty-four attended Star Center, with twenty participating in the five day Integrated Bridge Systems (IBS) course and four attending the two day Azipod course.

Eighteen Pilots attended the ship model training facility in Illawa.

The new pilot launch construction program continued with the expectation that construction of two new pilot launches will begin during 2006 and be delivered in 2007. During the year, certain design and crewing issues were resolved allowing the Authority's Board of Directors to ensure a high degree of due diligence with regard to the program.

A complete review of the present compulsory Pilotage areas in British Columbia was completed in October 2005 and will be used as a base line for future recommendations and reviews. The completed document was delivered to the Minister of Transport during November 2005.

The Pilot Training and Examination Committee held an information session in February for anyone interested in becoming a Marine Pilot. There were 49 attendees at this session and it will now become an annual event.

QUALIFIED PILOT CANDIDATES AS AT DECEMBER 31, 2005

During 2005, four coastal Pilots received their Class II license and two more apprentices were started on December 1st.

At December 31, 2005 there are three candidates on the eligibility list who have passed the Pilots' exam and are waiting to commence the coastal apprenticeship program when openings occur. There is one candidate on the eligibility list for the Fraser River.

During 2005 the Authority received thirty expressions of interest for details on the exam. Out of the thirty interested candidates, twenty wrote the coastal Pilots' exam during October 2005.

The Authority also conducts a familiarization program for interested candidates. This program is limited to twenty candidates (currently enrollment is eighteen) who participate in order to supplement and upgrade their coast-wide knowledge.

The Authority will continue to report on the status of Pilot candidates annually.

REGULAR CONSULTATIONS WITH INTERESTED PARTIES

The Authority's management team continued the annual agency visitation program, meeting with twenty-two shipping agencies in the year. As part of this visit a survey was taken with regard to the type of electronic services agents would like to request from the Authority.

Additionally, a customer satisfaction survey was done which inquired as to the level of service the Authority was providing to Industry. The service levels expected of the Authority are now incorporated into the strategic plan.

The Board of Directors of the Authority continues to visit and meet regularly with the major ports of British Columbia.

The Authority's management team continues to meet with the Chamber of Shipping of British Columbia (CSBC) representatives on a regular basis. During the year a tariff application was gazetted after receiving written support from the CSBC.

The President and Chief Operating Officer of the Authority attends the Chamber's Pilotage and Navigation meetings on a regular basis, as an invited guest. This enables both parties to resolve issues as they arise.

The Authority continues to be an active member of the Western Transportation Advisory Council (WESTAC) and the Northwest Corridor Development Corporation (NCDC).

INCIDENT REPORTING

The Authority categorizes incident and accident reporting into three types of investigations. An incident or accident will not be classified until sufficient facts are available to assess the potential for safety improvements and may require on site evaluation or interviews.

Class "A" Investigations
Defines an investigation that has a high probability of improving navigation safety, in that, there is a significant potential for reducing the risk to persons, vessels or the environment.

Class "B" Investigations
Defines an investigation that has a medium probability of improving navigation safety, in that, there is a moderate potential for reducing the risk to persons, vessels or the environment.

Class "C" Investigations
Defines an investigation that has a low probability of improving navigation safety, in that, there is a limited potential for reducing the risk to persons, vessels or the environment.

Exhibit 8 shows the actual number of incidents the Authority has recorded over the last five years.

Exhibit 8

Year	Incident Free Assignments	Incidents	Class A	Class B	Class C
2001	99.926%	10	0	0	10
2002	99.921%	10	0	0	10
2003	99.869%	17	0	4	13
2004	99.908%	12	0	2	10
2005	99.932%	9	0	0	9

STATEMENT OF MANAGEMENT RESPONSIBILITY

These financial statements have been prepared by the Authority's management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles, using management's best estimates and judgements, where appropriate. The Authority's management is responsible for the integrity and objectivity of the information in the financial statements and annual report.

Management maintains a system of internal control designed to provide reasonable assurance that assets are safeguarded and controlled, transactions comply with relevant authorities and accounting systems provide relevant and reliable financial information.

The Board of Directors of the Authority is responsible for ensuring that management fulfils its responsibilities for financial reporting and internal control. The Board exercises this responsibility through an Audit Committee, which meets regularly with management and the auditor. The financial statements and annual report are reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit Committee.

The independent auditor, the Auditor General of Canada, is responsible for auditing the transactions and financial statements of the Authority and for issuing her report thereon

D. B. McLennan
Chief Executive Officer

B. D. Chadwick
Controller

January 27, 2006

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport, Infrastructure and Communities

I have audited the balance sheet of the Pacific Pilotage Authority as at December 31, 2005 and the statements of operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

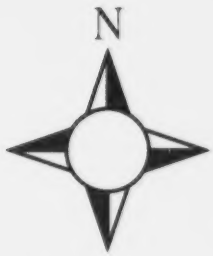
I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2005 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the by-laws of the Authority.

Roger Simpson, CA
Principal
for the Auditor General of Canada

Vancouver, Canada
January 27, 2006



Balance Sheet as at December 31
(in thousands)

ASSETS	2005	2004
Current		
Cash and cash equivalents	$ 2,392	$ 2,326
Accounts receivable	3,724	3,453
Prepaid expenses	86	81
	6,202	5,860
Long-term		
Long-term investments (Note 4)	1,190	1,695
Property and equipment (Note 5)	3,525	3,462
	4,715	5,157
	$ 10,917	**$ 11,017**
LIABILITIES		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities	$ 4,600	$ 4,544
Bank indebtedness (Note 6)	179	269
	4,779	4,813
Long-term		
Bank loan (Note 6)	-	69
Employee severance benefits (Note 8)	1,136	1,037
	5,915	5,919
EQUITY OF CANADA		
Contributed capital	806	806
Retained earnings	4,196	4,292
	5,002	5,098
	$ 10,917	**$ 11,017**

Commitments (Note 10)

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Approved by the Board of Directors:

Chair: D K Gowan Member: R Layfield

Statement of Operations and Retained Earnings for the year ended December 31 (in thousands)

Revenues	2005	2004
Pilotage charges	$ 47,499	$ 44,957
Interest and other income	141	110
	47,640	45,067
Expenses		
Contract pilots' fees	30,780	29,018
Operating costs of pilot boats	5,497	5,210
Transportation and travel	4,885	4,540
Staff salaries and benefits	2,367	2,300
Pilots' salaries and benefits	2,267	2,393
Pilots' training	739	946
Professional and special services	313	393
Amortization	233	213
Utilities, materials and supplies	202	175
Rentals	186	181
Computer services	113	140
Repairs and maintenance	73	64
Communications	67	66
Interest expense	14	27
	47,736	45,666
Net deficit for the year	(96)	(599)
Retained earnings, beginning of year	4,292	4,891
Retained earnings, end of year	$ 4,196	$ 4,292

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Statement Of Cash Flows For the Year Ended December 31 (in thousands)

Operating activities	2005	2004
Net deficit for the year	$ (96)	$ (599)
Items not affecting cash or cash equivalents:		
Amortization of property and equipment	233	213
Employee severance benefits	99	41
Net change in working capital balances excluding cash	(220)	306
Cash provided by (used in) operating activities	**16**	**(39)**
Investing activities		
Acquisition of property and equipment	(296)	(61)
Purchase of investments	(1,077)	(2,778)
Proceeds on disposal of investments	1,582	2,354
Cash provided by (used in) investing activities	**209**	**(485)**
Financing activities		
Repayment of bank loan	(269)	(253)
Bank indebtedness	110	-
Cash (used in) financing activities	**(159)**	**(253)**
Increase (decrease) in cash and cash equivalents	**66**	**(777)**
Cash and cash equivalents, beginning of year	2,326	3,103
Cash and cash equivalents, end of year	**$ 2,392**	**$ 2,326**
Represented by:		
Cash	$ 219	$ 110
Temporary investments	2,173	2,216
Supplementary disclosure		
Interest paid	$ 14	$ 27

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

1 AUTHORITY AND OBJECTIVES

The Pacific Pilotage Authority was established in 1972 pursuant to the *Pilotage Act*. The objectives of the Authority are to establish, operate, maintain and administer a safe and efficient pilotage service within designated Canadian waters. The Act further provides that the tariffs of pilotage charges shall be fixed at a level that permits the Authority to operate on a self-sustaining financial basis and shall be fair and reasonable.

Coastal pilotage services are provided by the British Columbia Coast Pilots Ltd. under an agreement for services. Pilotage services on the Fraser River are provided by employee pilots.

The Authority is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act* and is not subject to any income taxes.

Regulation of tariffs of pilotage charges

The tariffs of pilotage charges that the Authority charges to vessels subject to compulsory pilotage are governed by the *Pilotage Act*. With the approval of the Governor in Council, the Authority makes regulations to prescribe tariffs of pilotage charges to be paid to the Authority.

As set out in the *Pilotage Act*, the Authority must first publish the proposed tariffs of pilotage charges in the *Canada Gazette*. Any person who has reason to believe that the proposed pilotage charges are not in the public interest may file a notice of objection, setting out the grounds therefore, with the Canadian Transportation Agency, an entity related to the Authority, as a federal organization. In such a case, the Agency must investigate whether the proposed charges are in the public interest, including the holding of public hearings. After conducting the investigation, the Agency must make a recommendation within 120 days from the receipt of the notice of objection, and the Authority is required to govern itself accordingly.

The tariffs may come into force 30 days after their publication in the *Canada Gazette*. However, where the Agency recommends pilotage charges that are lower than that prescribed by the Authority, the Authority is required to reimburse the difference between the prescribed charges and the charges recommended by the Agency, plus interest, to any person who has paid the prescribed charges. The *Pilotage Act* stipulates that the Governor in Council may vary or rescind a recommendation of the Canadian Transportation Agency.

The tariffs of pilotage charges must be fair and reasonable, and must enable the Authority to operate on a self-sustaining financial basis. Thus, the tariffs are intended to allow the Authority to recover its costs and fund the acquisition of capital assets.

2 SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

These financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies are as follows:

Cash equivalents
Cash equivalents represent short-term highly liquid investments and are carried at lower of cost or market value.

Property and equipment
Property and equipment are recorded at cost. The cost of assets constructed by the Authority includes design, project management, legal, materials, and construction costs. Amounts included in uncompleted capital projects are transferred to the appropriate property and equipment classification upon completion, and are then amortized. Amortization is calculated on a straight line basis and is based on the estimated useful lives of the assets as follows:

Buildings and floats	10-20 years
Pilot boats	25 years
Equipment - communication and other	3-10 years
- computers	3 years
Leasehold improvements	10 years or remaining term of lease

Employee severance benefits
Employees are entitled to specified severance benefits as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these payments is estimated and recorded in the accounts as the benefits accrue to the employees. Management determines the accrued benefit obligation based on the assumption that all employees will not leave the Authority voluntarily before having completed ten years of service. These benefits represent the only obligation of the Authority that entails settlement by future payment.

Contributed capital
Amounts representing the values assigned to property and equipment transferred from Canada in 1972 and the cost of property and equipment financed from previous parliamentary appropriations are shown as contributed capital.

Pension plan
Employees participate in the Public Service Pension Plan administered by the Government of Canada. The Authority's contribution to the Plan reflects the full cost of the employer contributions. This amount is currently based on a multiple of the employee's required contributions, and may change from time to time depending on the experience of the Plan. These contributions represent the total pension obligations of the Authority and are expensed during the year in which the services are rendered. The Authority is not currently required to make contributions with respect to any actuarial deficiencies of the Public Service Pension Plan.

Investments
The objective of the Authority's long-term investment policy is to maximize the investment rate of return in a Government of Canada bond portfolio.

The carrying value of the investments, consisting of bonds, is cost, net of amortization of premiums discounts on purchase. Market value is based on the quoted price of the securities at year-end. Gains and losses from the sale of the investments are recognized in the year in which they occur.

Use of Estimates
The preparation of the financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make certain estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities at the date of the financial statements and reported amounts of revenues and expenses during the reporting year. This mainly affects employee severance benefits. Actual results could differ materially from these estimates.

3 FINANCIAL INSTRUMENTS

The Authority invests its funds with a Canadian chartered bank and Government of Canada guaranteed instruments.

Due to the short-term nature of accounts receivable, accounts payable and accrued liabilities, their carrying value approximates fair value.

There is no concentration of accounts receivable with any one customer.

4 LONG-TERM INVESTMENTS

	2005 Carrying Value	2005 Market Value	2004 Carrying Value	2004 Market Value
	(in thousands)		(in thousands)	
Canada Housing Trust Bonds	$ 830	$ 832	$ 460	$ 472
Government of Canada Bonds	360	360	1,186	1,224
Canada Mortgage and Housing Corporation Bonds	-	-	49	51
	$ 1,190	$ 1,192	$ 1,695	$ 1,747

The long-term investments will mature over the next five years. Fluctuations in interest rates can impact the market value of these investments. The effective yield during the year on these investments was 4.21% (2004 – 4.20%).

5 PROPERTY AND EQUIPMENT

	2005 Cost	2005 Accumulated amortization	2005 Net	2004 Cost	2004 Accumulated amortization	2004 Net
		(in thousands)			(in thousands)	
Buildings and floats	$ 275	$ 180	$ 95	$ 275	$ 161	$ 114
Pilot boats	4,728	1,619	3,109	4,728	1,465	3,263
Equipment - communication and other	585	516	69	698	681	17
- computers	238	233	5	284	275	9
Leasehold improvements	97	53	44	97	38	59
Work in progress (1)	203	-	203	-	-	-
	$ 6,126	$ 2,601	$ 3,525	$ 6,082	$ 2,620	$ 3,462

(1) Comprised of preliminary design and project management costs incurred during the year related to the construction of two new pilot launch vessels.

6 BANK INDEBTEDNESS

	2005	2004
	(in thousands)	(in thousands)
The Authority has a revolving demand credit facility of up to $1.0 million to finance the construction of two new pilot launches. The interest rate is equivalent to the bank's prime lending rate minus 0.75%.	$ 110	$ -
A fixed-rate term loan of $1.0 million obtained in March 2002 to finance the construction of a pilot launch. The loan is unsecured, but the Authority has agreed to refrain from pledging assets as security to any other party. This loan matures in 2006 and bears interest at the rate of 5.87%. The principal repayments are calculated based on an amortization period of four years. During 2005, the Authority made principal repayments totalling $269,000.	69	338
Less: current portion	(179)	(269)
	$ -	$ 69

The Authority also has a non-revolving term credit facility of up to $7.5 million to finance the construction of two new pilot launches, at an interest rate equivalent to Bankers' Acceptances plus 0.20%. The Authority has not drawn on this facility at year-end.

The Authority has another operating credit facility of up to $1.0 million available at an interest rate equivalent to the bank's prime lending rate. The Authority has not drawn on this facility at year-end. The credit facility is available to the Authority as required and has no renewal date or fixed term.

7 PENSION PLAN

The Public Service Pension Plan requires the Authority to contribute to the Plan. This pension plan provides benefits based on years of service and average earnings at retirement. The benefits are fully indexed to the increase in the Consumer Price Index. The Authority contributes $2.14 for every dollar contributed by the employee. If an employee's annual salary is greater than $114,400 (2004 – $105,900), the portion of the employee's salary above this amount is subject to an employer contribution of $8.90 (2004 – $7.90) for every dollar contributed by the employee. Contributions during the year were as follows:

	2005 (in thousands)	2004 (in thousands)
Authority	$ 584	$ 657
Employees	240	270

8 EMPLOYEE SEVERANCE BENEFITS

The Authority provides severance benefits to its employees based on their years of service and final salary. This benefit plan is not pre-funded and thus has no assets, resulting in a plan deficit equal to the accrued benefit obligation. Information about the plan, measured as at the balance sheet date, is as follows:

	2005 (in thousands)	2004 (in thousands)
Accrued benefit obligation, beginning of year	$ 1,234	$ 1,132
Cost for the year	205	113
Benefits paid during the year	(162)	(11)
Accrued benefit obligation, end of year	$ 1,277	$ 1,234
Short-term portion (included in Accounts payable and accrued liabilities)	$ 141	$ 197
Long-term portion	1,136	1,037
	$ 1,277	$ 1,234

9 RELATED PARTY TRANSACTIONS

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business, under the same terms and conditions that apply to unrelated parties. The Authority did not enter into any related party transactions during the year.

10 COMMITMENTS

The Authority has a long-term operating lease obligation for office accommodation of $82,000 per annum to December 31, 2009. The obligation also calls for payment of a pro rata share of annual operating costs, estimated at $56,000 for 2006 (2005 – $49,000).

The Authority also has a long-term property lease obligation covering the floats and workshop located in Victoria of $13,000 per annum to February 29, 2008.

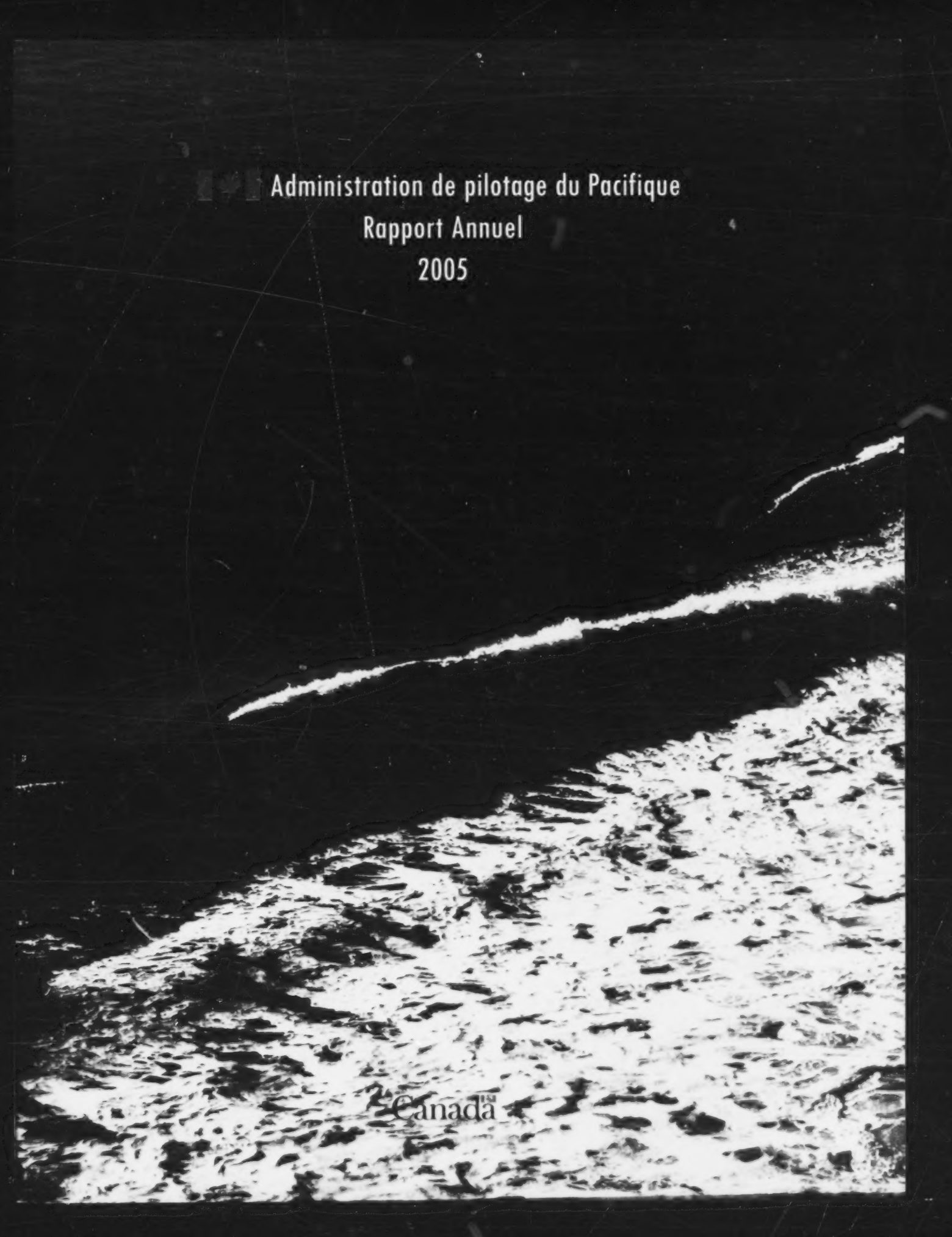
Historical Financial Summary (in thousands of dollars)

	Actual 2001	Actual 2002	Actual 2003	Actual 2004	Actual 2005	Budget 2006
Financial Results						
Revenues	$ 40,290	$ 40,590	$ 43,760	$ 45,067	$ 47,640	$ 49,740
Expenses	$ 40,851	$ 39,968	$ 42,047	$ 45,666	$ 47,736	$ 48,840
Net Income (Deficit)	($ 561)	$ 622	$ 1,713	($ 599)	($ 96)	$ 900
Financial Position						
Current Assets	$ 4,927	$ 5,675	$ 6,767	$ 5,860	$ 6,202	$ 6,606
Current Liabilities	$ 3,428	$ 4,041	$ 4,621	$ 4,813	$ 4,779	$ 4,600
Working Capital	$ 1,499	$ 1,634	$ 2,146	$ 1,047	$ 1,423	$ 2,006
Net Capital Assets	$ 1,637	$ 3,548	$ 3,614	$ 3,462	$ 3,525	$ 9,612

OPERATING INDICATORS (ACTUAL)

Average Number of Pilots						
Coastal	106	101	100	99	100	100
Fraser River	8	8	9	11	10	9
Number of Assignments						
Coastal	12,037	11,194	11,393	11,527	11,832	11,620
Fraser River	1,398	1,461	1,559	1,475	1,387	1,400
Average Pilotage Revenue per Assignment (Actual $)						
Coastal	$ 2,381	$ 2,518	$ 2,683	$ 2,727	$ 2,850	$ 2,941
Fraser River	$ 1,428	$ 1,533	$ 1,664	$ 1,683	$ 1,759	$ 1,829

Administration de pilotage du Pacifique
Rapport Annuel
2005



Canada

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

M. David Gardiner
Président*

M. L. Michael Berry
Membre

M. K. T. Christensen
Directeur des opérations
Membre*

Capitaine Jack Davies
B.C. Coast Pilots Ltd.
Membre

M. Ulf Eriksen
Vice-président et directeur général
Star Shipping (Canada) Ltd.
Membre*

Capitaine A. A. Flatre
B.C. Coast Pilots Ltd.
Membre

Mme. Rohays P. Reid
Membre*

MEMBRES DE LA DIRECTION

Dennis McLennan
Directeur général

Kevin Obermeyer
Président et
directeur de l'exploitation

Bruce Chadwick
Contrôleur

Michael McGuire
Chef de la répartition

Diane Street
Adjointe de direction

Pat Van Den Bosch
Comptable

*Indique un membre du
Comité de vérification

Toutes les photos ont été gracieusement
fournies par Dave Reid

SITE WEB: www.ppa.gc.ca

OFFICES:

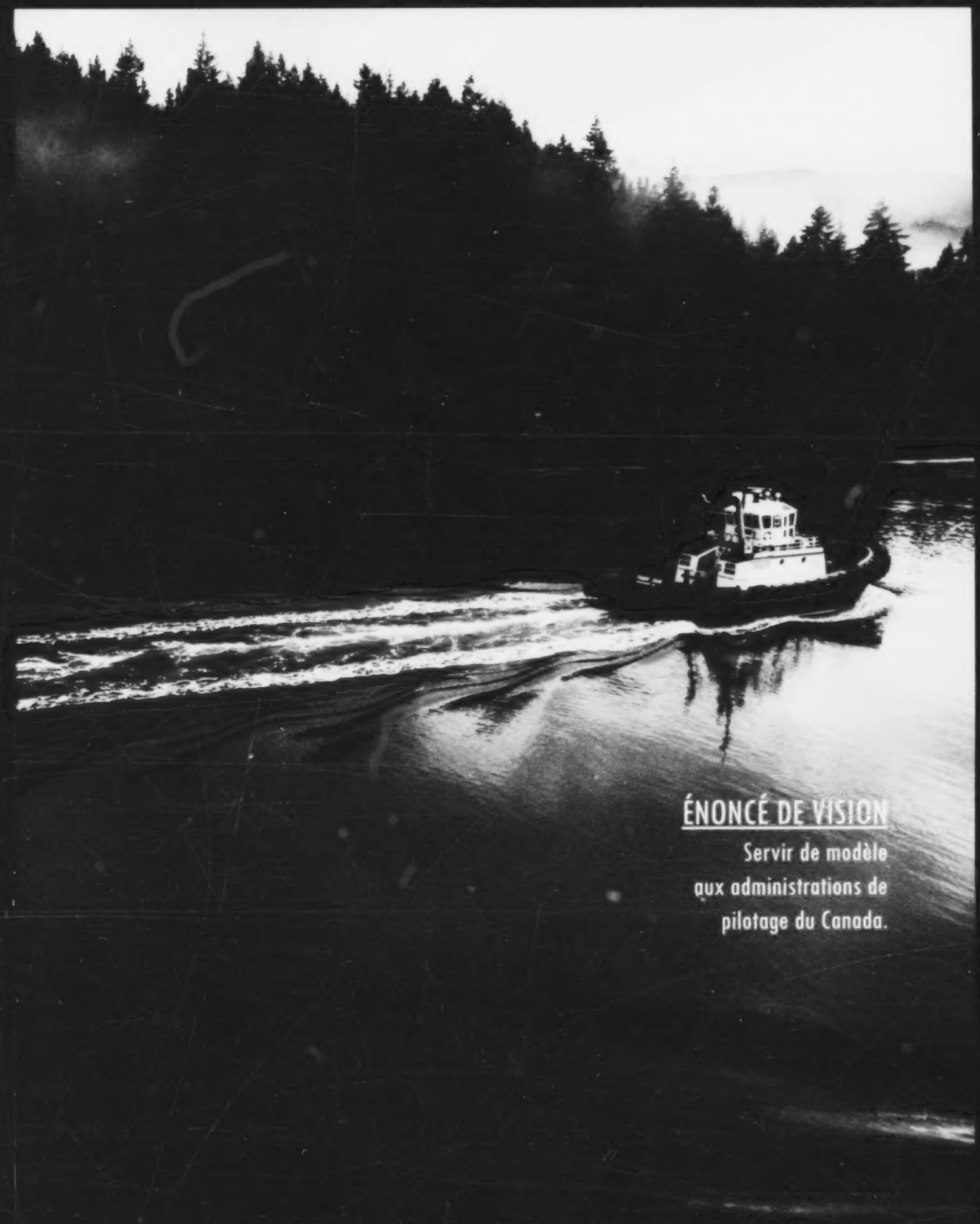
SIÈGE SOCIAL:
1000 - 1130 rue Pender Ouest
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6E 4A4

tel: 604.666.6771
fax: 604.666.6093 Répartition
fax: 604.666.1647 Administration
internet: info@ppa.gc.ca

BUREAUX DE REPARTITION:
1000 - 1130 rue Pender Ouest
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6E 4A4

211, chemin Dallas
Victoria (Colombie-Britannique)
V8V 1A1

POSTES D'EMBARQUEMENT DES PILOTES
Sandheads, au large de Steveston
Bratchie Ledge, au large de Victoria
Cape Beale, au large de Port Alberni
Triple Island, au large de Prince Rupert



ÉNONCÉ DE VISION

Servir de modèle
aux administrations de
pilotage du Canada.

FIERS DU TRAVAIL QUE NOUS ACCOMPLISSONS, FIERS DES EAUX QUE NOUS SILLONNONS.

Objectifs généraux:

1. Fournir des services de pilotage maritime et des services connexes sûrs, fiables et efficaces dans les eaux côtières de la Colombie Britannique et sur le fleuve Fraser.

2. Offrir ces services dans un contexte commercial axé sur le maintien de l'autonomie financière en imposant des tarifs équitables et raisonnables.

3. Promouvoir l'utilisation efficace des installations, du matériel et des compétences de l'Administration grâce à l'affectation productive de ces ressources dans l'intérêt d'une navigation sans danger.

4. Être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques du gouvernement.

Valeurs de l'administration:

1. Honnêteté et intégrité – Nous nous engageons à rester honnêtes et intègres dans toutes nos activités. Nous partageons la responsabilité d'agir de manière efficace et appropriée et l'obligation de rendre des comptes. Avant d'apporter un changement, nous étudions systématiquement les conséquences qu'il pourrait avoir pour toutes les personnes concernées. Nous agissons avec intégrité, ouverture et transparence et nous nous soutenons mutuellement.

2. Relations positives entre les parties – Nous nous efforcerons de maintenir des relations positives avec toutes les parties intéressées, notamment l'industrie du transport maritime, les pilotes et les organismes qui les représentent, nos employés, les collectivités au sein desquelles nous oeuvrons et tout autre organisme ou personne connexe.

3. Qualité du service – Nous nous efforçons d'exceller dans toutes nos activités en maintenant nos efforts de mise à jour, de perfectionnement et d'amélioration. Nous sommes fiers de notre travail et des services que nous offrons à nos clients et à nos partenaires.

4. Obligation de rendre des comptes et responsabilité – Nous devons rendre compte de nos actions et de nos décisions à titre de personnes, de membres d'équipes et d'organisme. Nous nous engageons à utiliser efficacement les ressources mises à notre disposition, à nous conformer aux règlements qui nous régissent et à respecter nos politiques, nos procédures, notre mission et nos objectifs. Si notre engagement en faveur de l'innovation se heurte à des procédures existantes, nous sommes prêts à mettre en place des améliorations et des changements positifs en travaillant à l'intérieur du système.

5. Adaptabilité et innovation – Nous prisons l'innovation et la créativité. Nous encourageons et soutenons l'originalité et la diversité des idées. Dans le cadre de notre travail individuel et du travail d'équipe que nous effectuons avec nos partenaires de l'Administration et de l'extérieur, nous accueillons favorablement toute idée ou méthode nouvelle susceptible d'améliorer notre service et l'utilisation de nos ressources.

1 FINANCES

L'Administration sera autonome sur le plan financier afin de réaliser son mandat.

Stratégies :

- Préparer le plan et le budget de l'Administration
- Voir à la constitution d'un fonds de prévoyance suffisant
- Effectuer un examen continu des coûts

Éléments de mesure :

- Absence de subventions en provenance d'Ottawa
- Surplus/déficit annuel

2 CLIENTS ET INTERVENANTS

Travailler en partenariat avec l'industrie du transport maritime afin d'être considéré comme un allié dans les efforts d'amélioration de la sécurité et de l'efficacité.

Stratégies :

- Passer d'une attitude réactionnelle à une attitude proactive
- Contribuer aux connaissances et au savoir-faire relatifs à la côte, et utiliser ceux que possède déjà l'Administration
- Repérer des partenaires clés auxquels proposer des objectifs communs

Éléments de mesure :

- Note de 3,8 sur 5 pour la satisfaction globale accordée dans le sondage annuel réalisé auprès des clients et d'autres intervenants
- Sondages menés auprès des clients et d'autres intervenants comprenant des questions précises sur la valeur des observations de l'Administration

3 PROCESSUS OPÉRATIONNELS INTERNES

Améliorer l'efficacité de l'Administration afin qu'elle réponde mieux aux besoins de ses partenaires maritimes.

Stratégies :

- Examiner les systèmes et les processus opérationnels internes actuels afin d'en repérer les faiblesses (p. ex. systèmes informatisés de distribution des affectations et de facturation, produits à valeur ajoutée)
- Réaliser une analyse coûts-avantages de solutions de rechange
- Appliquer les décisions prises

Éléments de mesure :

- Sondage mené auprès des employés, des clients et d'autres intervenants comprenant des questions précises sur l'efficacité de l'Administration (critères à déterminer)
- Évaluation globale de l'efficacité en fonction de divers outils de mesure opérationnelle (à élaborer)

4 RESSOURCES HUMAINES ET CULTURE ORGANISATIONNELLE

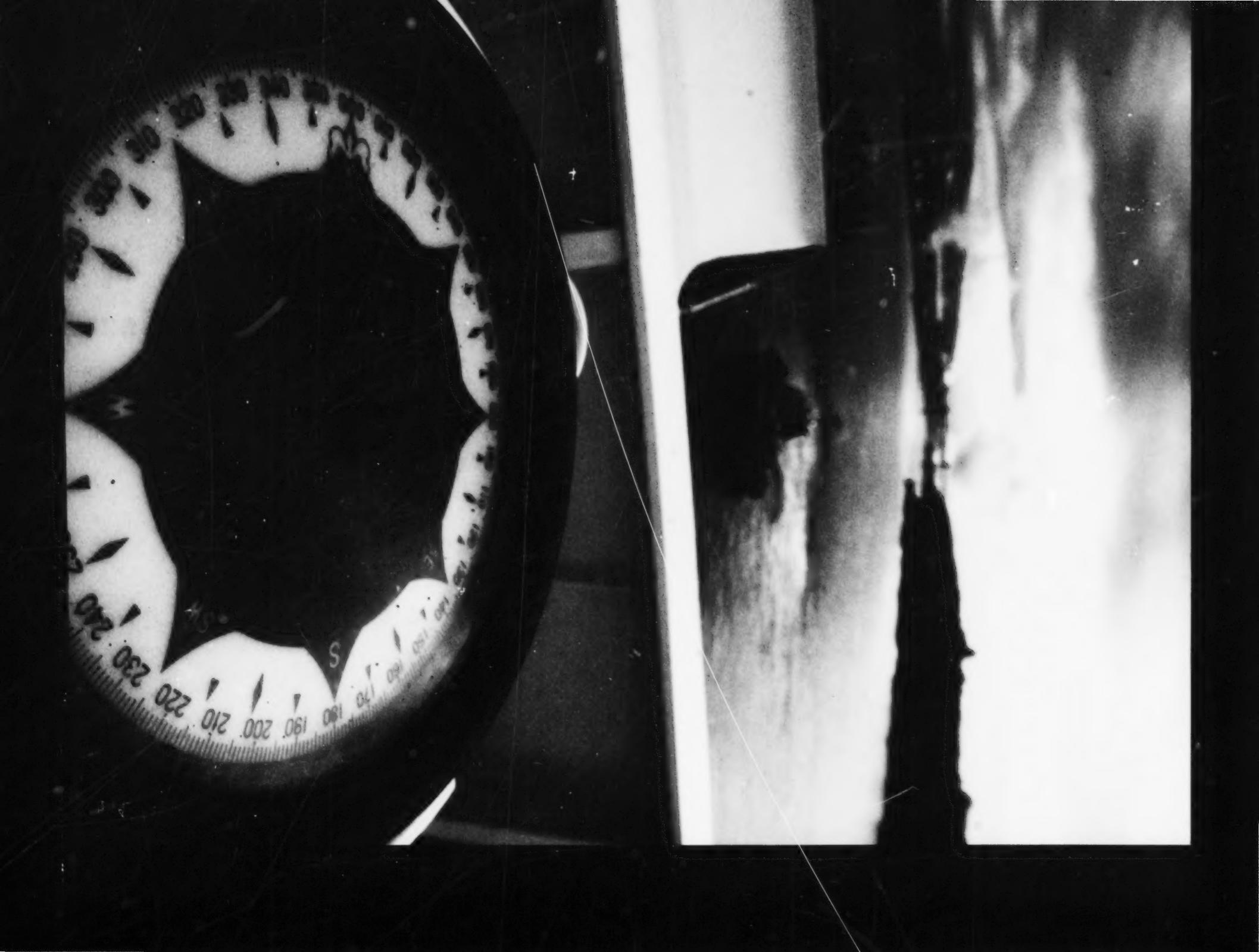
Favoriser la participation et utiliser le mieux possible les compétences des employés et des membres du conseil d'administration afin de devenir l'administration de pilotage canadienne la plus efficace.

Stratégies :

- Élaborer et mettre en œuvre une stratégie complète de ressources humaines traitant notamment des communications internes, de la planification de la relève, de la formation et du perfectionnement du personnel, de la gouvernance du conseil d'administration et des examens du rendement (y compris l'évaluation tous azimuts).

Éléments de mesure :

- Note de 3,8 sur 5 pour la satisfaction globale du personnel attribuée dans le sondage sur la motivation des employés
- Résultats de l'auto-évaluation des capacités et des compétences du conseil d'administration d'après les lignes directrices du Conseil du Trésor


S
180
190
200
210
220
230
240

RAPPORT DU PRÉSIDENT

L'honorable Lawrence Cannon, CP député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités
Tour C, 29ème étage
Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

Au nom du Conseil d'administration, je suis heureux de faire rapport succinctement sur les activités de l'Administration de pilotage du Pacifique en 2005.

En substance, tous les objectifs de l'Administration pour l'année ont été atteints, comme le montre le rapport du directeur général. Le but d'autosuffisance financière a été atteint pour l'essentiel, le petit déficit engagé étant la conséquence de la mise en oeuvre tardive d'augmentations de tarif budgétisées. Les niveaux de tarif approuvés et la conclusion heureuse des conventions collectives permettront de préserver l'autosuffisance financière avec les niveaux de trafic projetés pour l'avenir prévisible.

L'Administration a développé ses relations positives avec la British Columbia Coast Pilots Ltd. ainsi que la British Columbia Chamber of Shipping et les autres membres de l'industrie maritime de l'Ouest canadien. Ces liens sont reconnus et soulignés dans l'énoncé de vision et les objectifs connexes de l'Administration.

Les mandats du président et de trois membres du Conseil sont venus à expiration pendant l'année, et le comité compétent est parvenu à nommer à leur place des candidats hautement qualifiés, assurant par le fait même une transition en douceur. De plus, un plan de relève a été mis en oeuvre pour l'exécutif, de façon à développer le potentiel d'un groupe d'agents exceptionnellement doués qui continueront de mettre en oeuvre le mandat de l'Administration, lequel consiste à assurer un service de pilotage sécuritaire, fiable et efficient.

On s'attend à ce que le commerce international connaisse une croissance sans précédent, et en conséquence à ce que la porte d'entrée du Pacifique soit un des principaux bénéficiaires de l'accroissement du trafic. L'avenir sera marqué par des progrès technologiques rapides, par l'apparition de types nouveaux de navires et par l'augmentation de la taille ce deux-ci, ainsi que par l'apparition d'un système de transport plus homogène fondé sur le rendement et la responsabilité. L'Administration de pilotage du Pacifique est bien placée pour faire une contribution positive à l'activité de l'industrie maritime dans ce contexte.

Je suis gré à mon prédécesseur, Maurice Fellis, à notre directeur général, Dennis McLennan, à la direction et au personnel de l'Administration et aux pilotes dévoués et durs à la tâche quoi ouvrent le long des côtes de la Colombie-Britannique et sur le fleuve Fraser, de leur excellent travail, qui permet à l'Administration d'envisager l'avenir avec sérénité.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma très haute considération.

David Gardiner
Président

Le 6 février 2006

« On s'attend à ce que le commerce international connaisse une croissance sans précédent, et en conséquence à ce que la porte d'entrée du Pacifique soit un des principaux bénéficiaires de l'accroissement du trafic. »

RAPPORT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

L'honorable Lawrence Cannon, CP, député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités
Tour C, 29ème étage
Place de Ville
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

C'est avec plaisir que je soumets le rapport annuel de l'Administration de pilotage du Pacifique pour l'année terminée le 31 décembre 2005.

Le nombre d'affectations côtières a connu cette année une hausse de 3 % pour passer à 11 832, et le nombre des affectations effectuées sur le fleuve Fraser a baissé de 6 % pour s'établir à 1 387. L'Administration croit fermement que la croissance continue de l'économie mondiale se traduira par une forte demande des services de pilotage aux cours des années qui viennent.

« L'Administration croit fermement que la croissance continue de l'économie mondiale se traduira par une forte demande des services de pilotage aux cours des années qui viennent. »

Le mandat principal de l'Administration, qui consiste à assurer un service de pilotage sécuritaire, fiable et efficient, a été rempli. L'Administration a mené à bien toutes ses missions avec 9 incidents mineurs, ce qui donne un taux de réussite de 99,93 %.

La situation financière de l'Administration est solide et s'appuie sur la coopération continue des principaux intéressés, soit la Chamber of Shipping of British Columbia et les pilotes. L'Administration est toujours financièrement autosuffisante, avec des recettes de 47,6 millions de dollars, et sa situation, avec un déficit de 96 000 dollars, est proche du seuil de rentabilité.

Notre programme à long terme de remplacement des vedettes pilotes s'est poursuivi dans l'anticipation de deux nouvelles mises en service, à Victoria et sur le fleuve Fraser. L'examen de la zone de pilotage obligatoire a pris fin et le rapport conséquent a été remis au ministre des Transports.

Je voudrais remercier M. Maurice Fellis à l'occasion de son départ à la retraite ainsi que notre nouveau Président, de même que le Conseil d'administration, la direction et les employés pour l'appui solide qu'ils ont fourni en 2005.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma très haute considération.

Dennis B. McLennan
Directeur général

Le 6 février 2006

...ls by the ... mediately bring you...
...exchanged.
...e/Time: DEC 17/2005.
PILOTAGE AUTHORITY

BANKO ROBUST

TRAFIC MARITIME

Figure 1 – Affectations annuelles de pilotage

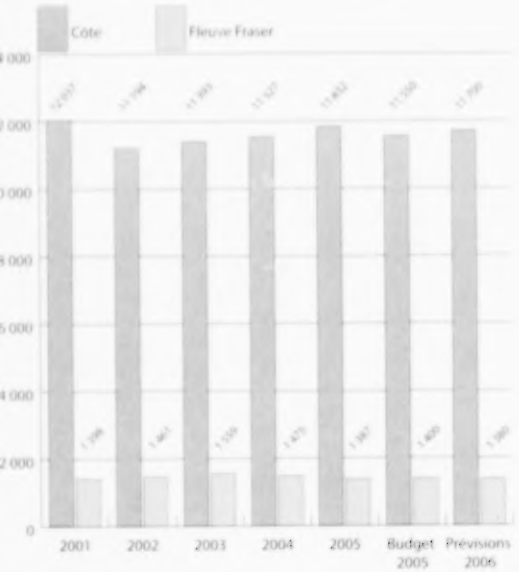


Figure 2 – Affectations mensuelles 2005

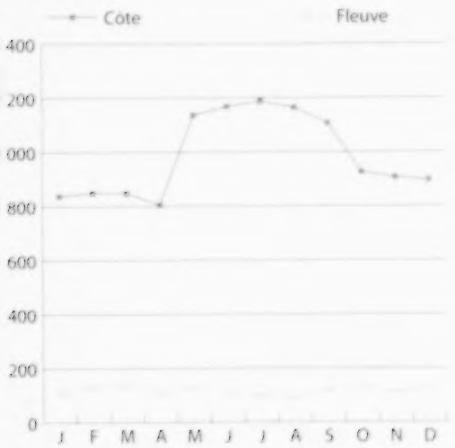
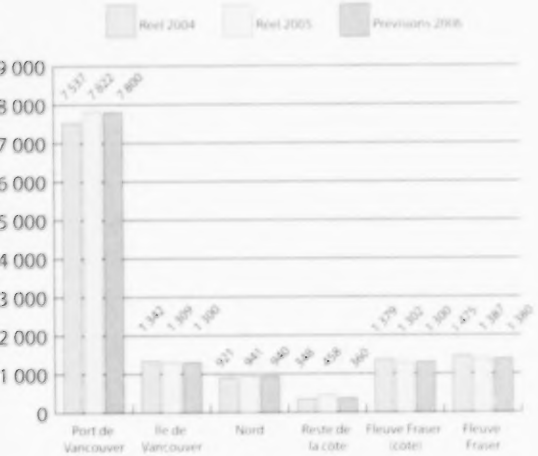


Figure 3 – Affectations annuelles par secteur



La productivité de l'Administration se mesure au nombre d'affectations de pilotage et elle est directement liée au volume de transport maritime dans les ports de la Colombie-Britannique. En général, le trafic maritime desservi par l'Autorité maritime est similaire d'une année à l'autre et dépend en grande partie des volumes de marchandises transportés.

En 2005, l'Autorité a effectué 13 219 affectations, soit une hausse de deux pour cent comparativement à l'année précédente. De ce nombre, le fleuve Fraser comptait 1 387 affectations, soit une diminution de six pour cent.

La figure 2, qui montre les affectations de pilotage mensuelles en 2005, illustre l'incidence du secteur des navires de croisière, principale source de la hausse saisonnière des affectations enregistrée durant la période de mai à septembre. Les mois de mai et septembre constituent ce que l'on appelle habituellement les mois d'intersaison, tandis que la période estivale, de juin à août, génère le plus fort volume d'affectations côtières.

L'Administration répartit les affectations en quatre secteurs principaux, à savoir le port de Vancouver, l'île de Vancouver, le Nord et le fleuve Fraser.

Le port de Vancouver, qui comprend Roberts Bank et Deltaport, constitue le centre le plus achalandé et il accroîtra cette année 60 % de toutes les affectations côtières de l'Administration, comparativement à 65 % en 2004.

En tout, le port de Vancouver a manutentionné 76 millions de tonnes de fret au cours de l'année, une hausse de 4 % par rapport à l'année précédente. Les cargaisons de charbon, à 25,2 millions de tonnes, comptent pour environ le tiers du volume total, suivi des céréales principales, avec 8,5 millions de tonnes, et du soufre, avec 6,1 millions de tonnes. Au cours de l'année, le trafic conteneurs s'est accru de 6 %, enregistrant un chiffre record de 1,77 million d'EVP. Ces hausses continuent à être attribuables au commerce avec la Chine, l'Asie et les États-Unis. Les prévisions portuaires anticipent une hausse de 209 % du trafic conteneurs au cours des 15 prochaines années.

L'industrie des croisières touristiques basée à Vancouver a affiché une légère baisse de 2 % des recettes de passagers payants, ce qui s'est traduit par une baisse de quatre escales durant la saison de croisière.

Les affectations sur l'île de Vancouver comptent pour 11 % du total des affectations côtières de l'Administration en 2005, comparativement à 12 % en 2004. Les escales à Ogden Point (Victoria) représentent la plus importante catégorie dans ce secteur de trafic. Elles sont suivies de près par les affectations à Nanaimo et Crofton.

Les affectations sur le fleuve Fraser affectations totalisaient 1 387 en 2005, une baisse de 8 % par rapport à l'année précédente. Rappelons toutefois qu'en 2003, on avait enregistré un record absolu de 1 559 affectations. Le port du Fraser est en train de s'adapter à des créneaux de fret comme les importations d'automobiles et il vient de mettre en service de deux nouveaux portiques à conteneurs en 2005. L'usine de Fraser reçoivent également les services d'un pilote côtier, ce secteur y représentant 12 % du trafic côtier total de l'Administration en 2005 (17 % en 2004).

Le secteur Nord, qui englobe Prince Rupert, Kitimat et Stewart, comptait pour 8 % de toutes les affectations côtières en 2005, comparativement à 8 % en 2004. Le port de Prince Rupert a ouvert un terminal pour navires de croisière en 2004, ce qui a entraîné une hausse des escales en 2005. Le port est également à construire de nouvelles installations pour conteneurs qui devraient ouvrir vers la fin de 2007. La société Alcan prévoit aménager à Kitimat un terminal méthanier qui doit entrer en exploitation en 2010.

La figure 3 montre les affectations annuelles par secteur, y compris les prévisions pour 2006.

BILAN FINANCIER

L'Administration a enregistré un léger déficit par rapport à son budget de 2005, qui prévoyait un excédent de 380 000 $.

L'écart le plus important résulte d'un manque à gagner de 300 000 $ lié aux droits de remplacement des vedettes pilotes, qui devaient être haussés à l'origine le 1er octobre 2005. Après avoir consulté l'industrie, l'Administration a décidé de reporter la hausse au 1er janvier 2006 pour la faire coïncider avec un rajustement des tarifs. Ces droits, imposés par embarquement, doivent servir à financer le programme de construction de ces vedettes. Instaurés avec l'accord de l'industrie, ces droits continueront d'être perçus jusqu'à ce que le programme de construction des vedettes soit terminé. À la fin de 2005, l'Administration avait recueilli à ce titre un montant cumulatif de 2,8 millions de dollars depuis le début du programme, le 1er mai 2001. Les recettes de l'exploitation des vedettes pilotes pour les déplacements à la station d'embarquement de l'Île Triple étaient inférieures aux prévisions budgétaires, accusant un manque à gagner de 176 000 $.

Au chapitre des dépenses, l'Administration a engagé des dépenses de formation supplémentaires pour la formation des pilotes expérimentés sur le système de propulsion Azipod et les systèmes de passerelle intégrés. Les dépenses de déplacement des pilotes ont également dépassé les sommes prévues au budget, surtout en raison de l'augmentation du prix du carburant que nous ont imputée nos fournisseurs de services. Mis à part ces coûts, les dépenses dans toutes les autres catégories sont demeurées très comparables à celles de l'année précédente, après rajustement en fonction du trafic.

La figure 5 donne le détail des recettes et des dépenses par catégories principales, ainsi que les données du budget de 2006.

Figure 4 – Recettes annuelles (milliers de dollars)

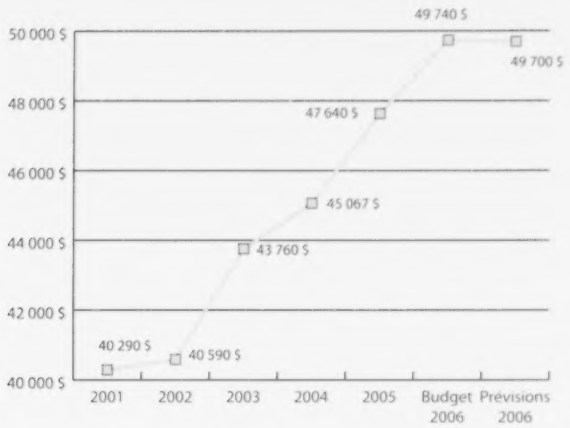


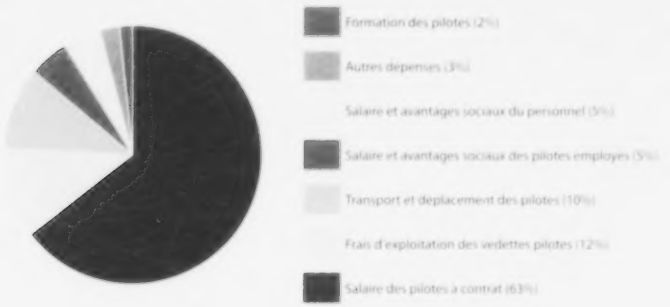
Figure 5

Catégories de recettes (milliers de dollars) :	Réel 2005	Budget 2005	Écart par rapport au budget	Budget 2006
Pilotage côtier	33 725 $	31 880 $	1 845 $	34 180 $
Pilotage fluvial	2 440 $	2 520 $	(80) $	2 560 $
Transport	5 375 $	5 580 $	(205) $	5 810 $
Vedettes pilotes	5 321 $	5 520 $	(199) $	5 670 $
Droits pour le remplacement des vedettes pilotes	638 $	960 $	(322) $	1 460 $
Autres recettes	141 $	50 $	91 $	60 $
Total des recettes	47 640 $	46 510 $	1 130 $	49 740 $
Catégories de dépenses (milliers de dollars) :				
Salaire des pilotes à contrat	30 780 $	29 060 $	(1 720) $	31 080 $
Frais d'exploitation des vedettes pilotes	5 497 $	5 530 $	33 $	5 430 $
Déplacements et transport des pilotes	4 885 $	4 760 $	(125) $	4 750 $
Salaire et avantages sociaux du personnel	2 367 $	2 370 $	3 $	2 460 $
Salaire et avantages sociaux des pilotes employés	2 267 $	2 330 $	63 $	2 480 $
Autres dépenses	1 201 $	1 410 $	209 $	1 790 $
Formation des pilotes	739 $	670 $	(69) $	850 $
Total des dépenses	47 736 $	46 130 $	(1 606) $	48 840 $
Excédent (déficit) net	(96) $	380 $	(476) $	900 $

BILAN FINANCIER

La Figure 6 montre la répartition des grandes catégories de dépenses en pourcentage des dépenses totales de 2005.

Figure 6 – Catégories de dépenses réelles en 2005



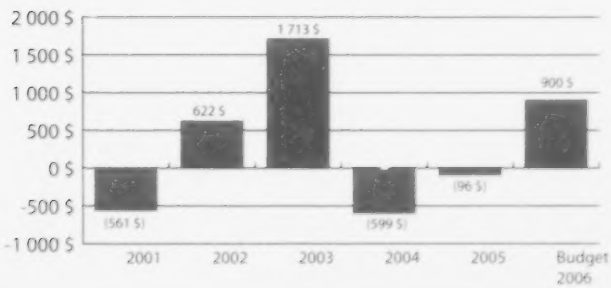
En 2006, l'Administration appliquera à compter du 1er janvier un rajustement des tarifs qui se traduira par une hausse globale de 3,5 %. Dans le cadre du rajustement des tarifs, les droits au titre du remplacement des vedettes pilotes passeront à 180 $ en vue de financer le nouveau programme de construction de vedettes pilotes.

La figure 7 illustre l'excédent ou le déficit annuel, ainsi que les données du budget de 2006. On constate que ces résultats représentent chaque année entre 1 et 2 % des recettes annuelles. L'Administration a adopté une stratégie visant à établir un budget et des rajustements des tarifs lui permettant de continuer d'afficher chaque année un faible excédent. Le fait que cet excédent annuel se situe dans cette fourchette constitue toutefois un inconvénient, puisque l'organisme est toujours susceptible de subir les répercussions d'importants écarts du volume de trafic ou de coûts imprévus indépendants de sa volonté.

Pour 2006, le surplus de 900 000 $ prévu au budget découle essentiellement de la hausse des droits au titre du programme de construction de vedettes pilotes. Ce surplus s'avère nécessaire pour financer le nouveau programme de construction dans le cadre duquel l'Administration fera construire deux nouvelles vedettes pilotes destinées aux stations d'embarquement de Kitsilano et Sandheads.

Nous tenons à rappeler que depuis sa création, en 1972, l'Administration a toujours été viable sur le plan financier et qu'elle gère ses finances de manière à le demeurer.

Figure 7 - Excédent (déficit) annuel en milliers de dollars



RÉALISATIONS SUR LE PLAN OPÉRATIONNEL EN 2005

La station d'embarquement saisonnière de l'Île Pine a été en activité pour une neuvième année; elle a desservi 312 navires à l'été 2004 (comparativement à 318 en 2004). Cette station est utilisée principalement par l'industrie des croisières touristiques, qui bénéficie ainsi de plus de souplesse dans le choix de ses itinéraires lors du passage de ses navires dans nos eaux.

Deux conventions collectives de longue durée expirant en 2010 ont été conclues avec la section locale 520 de la ILWU, qui représente le personnel de bureau, les répartiteurs et les matelots de pont, ainsi qu'avec la Guilde de la marine marchande du Canada, qui représente les capitaines de vedette et les mécaniciens. Les deux conventions ont été conclues à l'interne sans nécessité de recourir à la médiation.

En outre, une convention collective de trois ans a été conclue avec la Guilde de la marine marchande représentant les pilotes du fleuve Fraser.

On a mené un sondage auprès de l'ensemble des employés à plein temps de l'Administration pour juger leur degré de satisfaction à l'égard de l'organisation et de leurs conditions de travail.

Quarante deux pilotes d'expérience ont suivi un programme de formation sur simulateur de mission complète sur passerelle au Star Center de la Floride ou au centre de formation sur modèles de Illawa, en Pologne.

Vingt-quatre pilotes sont allés au Star Center, soit vingt pour le cours de cinq jours sur simulateur de mission complète sur passerelle, et deux pour le cours sur le système de propulsion Azipod.

Dix-huit pilotes ont suivi le cours du centre de formation sur modèles de Illawa.

Le programme de construction de nouvelles vedettes pilotes s'est poursuivi et l'on prévoit amorcer la construction de deux vedettes pilotes en 2006 pour les livrer d'ici le printemps de 2007. Au cours de l'année, on a résolu certains problèmes d'équipage et de conception, permettant au Conseil d'administration de maintenir un haut degré de diligence raisonnable à l'égard du programme.

On a terminé un examen complet des zones de pilotage obligatoire actuelles de la Colombie-Britannique en octobre 2005, lequel servira de base pour les recommandations et examens futurs. Le rapport a été déposé auprès du ministre des Transports en novembre 2005.

Le comité de formation et d'examen des pilotes a tenu un atelier d'information en février à l'intention des personnes intéressées à devenir pilote. Quarante neuf personnes ont assisté à l'atelier, qui sera désormais repris annuellement.

BASSIN DE PILOTES QUALIFIÉS AU 31 DÉCEMBRE 2005

En 2005, quatre pilotes côtiers ont obtenu leur brevet de classe II et deux autres apprentis ont débuté le programme le 1er décembre.

Au 31 décembre 2005, trois candidats figurent sur la liste d'admissibilité. Ils ont passé l'examen de pilotage et attendent une vacance pour entreprendre le programme d'apprentissage de pilote côtier. Il n'y a qu'un seul candidat pour le fleuve Fraser sur la liste d'admissibilité.

En 2005, l'Administration a reçu trente manifestations d'intérêt de la part de personnes intéressées à obtenir de l'information sur l'examen. De ce nombre, vingt personnes ont passé l'examen de pilote côtier en octobre 2005.

L'Administration a également tenu un programme de familiarisation à l'intention des candidats et des candidates intéressés. Ce programme, qui compte actuellement dix-huit inscrits, est limité à 20 participants et il permet aux candidats de parfaire leur connaissance de l'ensemble de la côte.

L'Administration continuera de publier un compte rendu annuel sur son bassin de pilotes qualifiés.

CONSULTATION RÉGULIÈRE DES PARTIES INTÉRESSÉES

L'équipe de direction de l'Administration a poursuivi son programme de visites annuelles aux organismes; *elle a rencontré cette année* vingt-deux organismes de transport maritime. Dans le cadre de ces visites, elle a mené un sondage pour déterminer le type de services électroniques qu'ils aimeraient obtenir de l'Administration.

En outre, on a mené une enquête pour déterminer le degré de satisfaction des clients de l'industrie à l'égard des services fournis par l'Administration. Le degré de service attendu de l'Administration est désormais inclus dans le plan stratégique.

Le conseil d'administration continue de visiter régulièrement les principaux ports de la Colombie-Britannique et de rencontrer leurs exploitants.

L'équipe de direction de l'Administration continue à rencontrer régulièrement les représentants de la Chamber of Shipping of British Columbia (CSBC). Cette année, une demande de modification de tarif a été publiée dans la Gazette du Canada après avoir reçu l'appui de la CSBC.

Le président-directeur général de l'Administration assiste régulièrement, à titre d'invité, aux réunions sur le pilotage et la navigation de la CSBC. Cela permet aux deux parties de résoudre des problèmes éventuels dès qu'ils sont soulevés.

L'Administration est toujours membre actif du Conseil consultatif du transport de l'Ouest et de la Northwest Corridor Development Corporation.

INCIDENTS

Les enquêtes menées par l'Administration lorsque des incidents ou des accidents se produisent sont réparties en trois catégories. Un incident ou un accident n'est catégorisé que lorsque suffisamment de renseignements ont été recueillis pour pouvoir évaluer les possibilités d'amélioration de la sécurité, et cela pourrait exiger une évaluation et des entrevues sur place.

Enquêtes de catégorie « A »
Enquêtes fort susceptibles de permettre une amélioration de la sécurité de la navigation étant donné que les possibilités de réduction des risques auxquels sont exposés les personnes, les embarcations ou l'environnement sont très importantes.

Enquêtes de catégorie « B »
Enquêtes moyennement susceptibles de permettre une amélioration de la sécurité de la navigation étant donné que les possibilités de réduction des risques auxquels sont exposés les personnes, les embarcations ou l'environnement sont moyennement importantes.

Enquêtes de catégorie « C »
Enquêtes peu susceptibles de permettre une amélioration de la sécurité de la navigation étant donné que les possibilités de réduction des risques auxquels sont exposés les personnes, les embarcations ou l'environnement sont limitées.

La figure 8 montre le nombre réel d'incidents enregistrés par l'Administration dans les cinq dernières années.

Figure 8

Année	Affectations sans incident	Incidents	Classe A	Classe B	Classe C
2001	99.926%	10	0	0	10
2002	99.921%	10	0	0	10
2003	99.869%	17	0	4	13
2004	99.908%	12	0	2	10
2005	99.932%	9	0	0	9

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

Les présents états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, en se fondant sur les meilleures estimations possibles et en faisant preuve d'un jugement éclairé, le cas échéant. La direction de l'Administration est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information contenue dans les états financiers et le rapport annuel.

La direction a mis en place un système de contrôle interne conçu pour fournir l'assurance raisonnable que les actifs sont protégés et contrôlés, que les opérations sont exécutées conformément aux autorisations applicables et que les systèmes comptables fournissent de l'information financière fiable et pertinente.

Le Conseil d'administration de l'Administration est chargé de veiller à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités relatives à la communication de l'information financière et au contrôle interne. Le Conseil exerce ses responsabilités par l'entremise d'un comité de vérification qui se réunit régulièrement avec la direction et le vérificateur. Les états financiers et le rapport annuel sont examinés et approuvés par le Conseil d'administration sur la recommandation du Comité de vérification.

Le vérificateur indépendant, soit la vérificatrice générale du Canada, a la responsabilité de vérifier les opérations et les états financiers de l'Administration et de délivrer un rapport sur ces états financiers.

Le directeur général,

D. B. McLennan

Le 27 janvier 2006

Le contrôleur,

B.D. Chadwick

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage du Pacifique au 31 décembre 2005 et les états des résultats et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2005 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour la vérificatrice générale du Canada,

Roger Simpson, CA
directeur principal

Vancouver, Canada
Le 27 janvier 2006

Bilan au 31 décembre
(en milliers)

	2005		2004	
ACTIF				
À court terme				
Trésorerie	2,392	$	2,326	$
Débiteurs	3,724		3,453	
Charges payées d'avance	86		81	
	6,202		5,860	
À long terme				
Placements à long terme (note 4)	1,190		1,695	
Immobilisations corporelles (note 5)	3,525		3,462	
	4,715		5,157	
	10,917	**$**	**11,017**	**$**
PASSIF				
À court terme				
Créditeurs et charges à payer	4,600	$	4,544	$
Dette bancaire (note 6)	179		269	
	4,779		4,813	
À long terme				
Emprunt bancaire (note 6)			69	
Indemnités de départ (note 8)	1,136		1,037	
	5,915		5,919	
AVOIR DU CANADA				
Capital d'apport	806		806	
Bénéfices non répartis	4,196		4,292	
	5,002		5,098	
	10,917	**$**	**11,017**	**$**

Engagements (note 10)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Approuvé par le Conseil d'administration :

Le président D. K. Stanton Un membre R. Kerfoot

État des résultats et des bénéfices non répartis de l'exercice terminé le 31 décembre (en milliers)

Produits	2005	2004
Droits de pilotage	47,499 $	44,957 $
Intérêts et autres produits	141	110
	47,640	45,067
Charges		
Honoraires des pilotes à contrat	30,780	29,018
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	5,497	5,210
Transport et déplacements	4,885	4,540
Salaires et avantages sociaux du personnel	2,367	2,300
Salaires et avantages sociaux des pilotes	2,267	2,393
Formation des pilotes	739	946
Services professionnels et spéciaux	313	393
Amortissement	233	213
Services publics, fournitures et approvisionnements	202	175
Locations	186	181
Services informatiques	113	140
Réparations et entretien	73	64
Communications	67	66
Frais d'intérêt	14	27
	47,736	45,666
Déficit net de l'exercice	(96)	(599)
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	4,292	4,891
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	4,196 $	4,292 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des flux de trésorerie de l'exercice terminé le 31 décembre (en milliers)

Activités d'exploitation	2005	2004
Déficit net de l'exercice	(96) $	(599) $
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles	233	213
Indemnités de départ	99	41
Variation nette des soldes du fonds de roulement hors trésorerie	(220)	306
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	**16**	**(39)**
Activités d'investissement		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(296)	(61)
Placements	(1,077)	(2,778)
Produits de la cession de placements	1,582	2,354
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	**209**	**(485)**
Activités de financement		
Remboursement de l'emprunt bancaire	(269)	(253)
Dette bancaire	110	
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	**(159)**	**(253)**
Augmentation (diminution) de la trésorerie	**66**	**(777)**
Trésorerie au début de l'exercice	2,326	3,103
Trésorerie à la fin de l'exercice	**2,392 $**	**2,326 $**
Représentée par :		
Encaisse	219 $	110 $
Placements à court terme	2,173	2,216
Information supplémentaire		
Frais d'intérêt versés	14 $	27 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

1 POUVOIRS ET OBJECTIFS

L'Administration de pilotage du Pacifique a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a pour objectif d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La *Loi* dispose aussi que les tarifs de droits de pilotage doivent être fixés à un niveau qui permet à l'Administration d'assurer son autonomie financière et que ces droits doivent être justes et raisonnables.

Les services de pilotage côtier sont assurés par la British Columbia Coast Pilots Ltd. en vertu d'une entente touchant la prestation de services. Sur le fleuve Fraser, les services de pilotage sont assurés par des pilotes à l'emploi de l'Administration.

L'Administration est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et n'est pas assujettie à l'impôt sur les bénéfices.

Réglementation des tarifs des droits de pilotage

Les tarifs des droits de pilotage que l'Administration charge aux navires dans les zones de pilotage obligatoire sont régis par la *Loi sur le pilotage*. Avec l'approbation du gouverneur en conseil, l'Administration prend des règlements pour prescrire les tarifs des droits de pilotage qui lui sont versés.

Comme l'indique la *Loi sur le pilotage*, l'Administration doit tout d'abord publier les tarifs des droits de pilotage proposés dans la *Gazette du Canada*. Toute personne qui a des raisons de croire que les tarifs des droits de pilotage proposés nuisent à l'intérêt public peut déposer un avis d'opposition exposant ses motifs auprès de l'Office des transports du Canada, qui est une entité apparentée à l'Administration puisqu'elle est un organisme fédéral. L'Office doit alors faire enquête pour déterminer si les droits proposés sont dans l'intérêt public, notamment en tenant des audiences publiques. Après son enquête, l'Office doit faire une recommandation au plus tard 120 jours après avoir reçu l'avis d'opposition, et l'Administration doit en tenir compte.

Les tarifs peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la *Gazette du Canada*. Cependant, dans les cas où l'Office recommande des droits de pilotage inférieurs aux droits prescrits par l'Administration, celle-ci est tenue de rembourser la différence entre les droits prescrits et les droits recommandés par l'Office, plus l'intérêt, à toutes les personnes qui ont payé les droits prescrits. La *Loi sur le pilotage* dispose que le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler une recommandation de l'Office des transports du Canada.

Les tarifs des droits de pilotage doivent être justes et raisonnables et doivent permettre à l'Administration de fonctionner de manière autonome. Par conséquent, les tarifs doivent permettre à l'Administration de recouvrer ses coûts et de financer l'acquisition d'immobilisations.

2 PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Les présents états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables sont les suivantes :

Équivalents de trésorerie
Les équivalents de trésorerie représentent les placements à court terme très liquides; ils sont comptabilisés au moindre du coût ou de la valeur du marché.

Immobilisations corporelles
Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. Le coût des immobilisations construites par l'Administration comprend les frais de conception et de gestion de projet, les frais juridiques et le coût des matériaux et de la construction. Les montants présentés au titre des travaux d'immobilisations non achevés sont virés à la catégorie d'immobilisations appropriée lorsque les travaux sont achevés et sont ensuite amortis. L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire et se fonde sur la durée de vie utile estimative des actifs suivants :

Bâtiments et flotteurs		10-20 ans
Bateaux pilotes		25 ans
Matériel	– communication et autre	3-10 ans
	– informatique	3 ans
Améliorations locatives		10 ans ou la durée du bail restante

Indemnités de départ
Les employés ont droit à des indemnités de départ aux termes des conventions collectives et des conditions d'emploi. Le passif lié à ces paiements est estimé et comptabilisé au fur et à mesure que les indemnités sont constituées par les employés. La direction établit l'obligation au titre des prestations constituées suivant l'hypothèse que tous les employés ne quitteront pas l'Administration volontairement avant d'avoir accumulé dix années de service. Ces indemnités représentent la seule obligation de l'Administration qui exige des paiements futurs.

Capital d'apport
Les valeurs attribuées aux immobilisations corporelles transférées du Canada en 1972 et le coût des immobilisations corporelles financées avec les crédits parlementaires précédents sont comptabilisés comme capital d'apport.

Régime de retraite
Tous les employés participent au Régime de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations de l'Administration représentent le coût total pris en charge par l'employeur. Ce montant se fonde actuellement sur un multiple des cotisations exigées des employés et il peut fluctuer au fil du temps selon les résultats du régime. Ces cotisations représentent les obligations totales de l'Administration et elles sont passées en charges dans l'exercice où les services sont rendus. L'Administration n'est pas tenue à l'heure actuelle de combler un déficit actuariel que pourrait afficher le Régime de retraite de la fonction publique.

Placements
L'objectif de la politique de placements à long terme de l'Administration est de maximiser le taux de rendement des placements dans un portefeuille d'obligations du gouvernement du Canada.

La valeur comptable des placements, qui sont composés d'obligations, correspond au coût, après l'amortissement des primes et des escomptes sur achat. Leur valeur de marché correspond au cours du marché à la fin de l'exercice. Les profits et les pertes sur la vente des placements sont constatés au cours de l'exercice où ils se produisent.

Recours aux estimations
La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction procède à des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants déclarés de l'actif et du passif à la date des états financiers ainsi que sur les montants déclarés des produits et des charges pendant l'exercice visé. L'application de ces principes a surtout une incidence sur les indemnités de départ des employés. Les résultats réels pourraient différer grandement de ces estimations.

3 INSTRUMENTS FINANCIERS

L'Administration place ses fonds dans une banque à charte canadienne et dans des instruments garantis du gouvernement du Canada.

Étant donné leur nature à court terme, les débiteurs, les créditeurs et les charges à payer ont une valeur comptable qui correspond approximativement à leur juste valeur.

Les débiteurs ne sont pas concentrés chez un client particulier.

4 PLACEMENTS À LONG TERME

	2005		2004	
	Valeur comptable	Valeur de marché	Valeur comptable	Market de marché
	(en milliers)		(en milliers)	
Obligations de la Fiducie du Canada pour l'habitation	830 $	832 $	460 $	472 $
Obligations du gouvernement du Canada	360	360	1.186	1.224
Obligations de la Société canadienne d'hypothèqueset de logement	-	-	49	51
	1.190 $	1.192 $	1.695 $	1.747 $

Les placements à long terme arriveront à échéance au cours des cinq prochains exercices. Les variations des taux d'intérêt peuvent influer sur la valeur de marché de ces placements. Le rendement réel de ces placements a été de 4,21 % au cours de l'exercice (4,20 % en 2004).

5 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	2005			2004		
	Coût	Amortissement cumulé	Net	Coût	Amortissement cumulé	Net
		(en milliers)			(en milliers)	
Bâtiments et flotteurs	275 $	180 $	95 $	275 $	161 $	114 $
Bateaux pilotes	4.728	1.619	3.109	4.728	1.465	3.263
Matériel - communication et autre	585	516	69	698	681	17
- informatique	238	233	5	284	275	9
Améliorations locatives	97	53	44	97	38	59
Travaux en cours (1)	203	-	203	-	-	-
	6.126 $	2.601 $	3.525 $	6.082 $	2.620 $	3.462 $

(1) Comprend le coût de conception préliminaire et de gestion de projet engagés au cours de l'exercice pour la construction de deux nouveaux bateaux-pilotes.

6 DETTE BANCAIRE

	2005	2004
	(en milliers)	(en milliers)
L'Administration a une facilité de crédit à vue renouvelable d'un maximum de 1.0 million de dollars pour financer la construction de deux nouveaux bateaux-pilotes. Le taux d'intérêt correspond au taux d'intérêt préférentiel de la banque moins 0,75 %.	110 $	- $
L'Administration a obtenu en mars 2002 un prêt à taux fixe de 1.0 million de dollars pour financer la construction d'un bateau-pilote. Ce prêt n'est pas garanti, mais l'Administration a accepté de ne pas donner d'actifs en nantissement à d'autres parties. Ce prêt vient à échéance en 2006 et est assorti d'un taux d'intérêt de 5,87 %. Les remboursements du principal sont calculés sur une période d'amortissement de quatre ans. En 2005, l'Administration a effectué des remboursements du principal qui ont totalisé 269 000 $.	69	338
Moins la tranche à court terme	(179)	(269)
	- $	69 $

L'Administration a aussi une facilité de crédit à terme non renouvelable d'un maximum de 7,5 millions de dollars pour financer la construction de deux nouveaux bateaux-pilotes, à un taux d'intérêt correspondant aux taux d'acceptation bancaire plus 0,20 %. L'Administration n'avait rien tiré sur cette facilité à la fin de l'exercice.

L'Administration a aussi une facilité de crédit maximale de un million de dollars portant intérêt à un taux équivalent au taux préférentiel annuel de la banque. La facilité de crédit n'avait pas été utilisée à la date de fin d'exercice. La facilité de crédit peut être utilisée au besoin par l'Administration. Elle ne comporte pas de date de renouvellement ni d'échéance déterminée.

7 RÉGIME DE RETRAITE

L'Administration est tenue de contribuer au Régime de retraite de la fonction publique. Le Régime procure des avantages en fonction des années de service et de la rémunération moyenne à la date de la retraite. Les prestations sont pleinement indexées en fonction de la hausse de l'indice des prix à la consommation. L'Administration verse 2,14 $ pour chaque dollar cotisé par l'employé. Si le salaire annuel de l'employé est supérieur à 114 400 $ (105 900 $ en 2004), l'employeur doit verser 8,90 $ (7,90 $ en 2004) pour chaque dollar versé par l'employé. Voici les cotisations versées au Régime au cours de l'exercice :

	2005 (en milliers)	2004 (en milliers)
Administration	584 $	657 $
Employés	240	270

8 INDEMNITÉS DE DÉPART

L'Administration verse des indemnités de départ à ses employés en fonction du nombre d'années de service et du salaire de fin de carrière. Ce régime n'étant pas capitalisé, il ne détient aucun actif. Cela entraîne donc un déficit égal à l'obligation au titre des prestations constituées. Voici l'information, évaluée à la date du bilan, à propos de ce régime :

	2005 (en milliers)	2004 (en milliers)
Obligation au titre des prestations constituées au début de l'exercice	1 234 $	1 132 $
Coût de l'exercice	205	113
Indemnités versées au cours de l'exercice	(162)	(11)
Obligation au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	1 277 $	1 234
Tranche à court terme (incluse dans les créditeurs et charges à payer)	141 $	197
Tranche à long terme	1 136	1 037
	1 277 $	1 234 $

9 OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

L'Administration est apparentée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Elle conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon les mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux parties non apparentées. L'Administration n'a pas conclu d'opérations avec des parties apparentées au cours de l'exercice.

10 ENGAGEMENTS

L'Administration a une obligation découlant d'un contrat de location exploitation à long terme de locaux de bureaux de 82 000 $ par année jusqu'au 31 décembre 2009. Selon le contrat, l'Administration assume aussi une quote-part proportionnelle des frais annuels d'exploitation, d'une valeur estimative de 56 000 $ pour 2006 (49 000 $ en 2005).

L'Administration a également une obligation locative à long terme à l'égard de : flotteurs et de l'atelier situés à Victoria de 13 000 $ par année jusqu'au 29 février 2008.

Résumé financier historique (en milliers de dollars)

	Réel 2001	Réel 2002	Réel 2003	Réel 2004	Réel 2005	Budget 2006
Résultats financiers						
Recettes	40.290 $	40.590 $	43.760 $	45.067 $	47.640 $	49.740 $
Dépenses	40.851 $	39.968 $	42.047 $	45.666 $	47.736 $	48.840 $
Excédent (déficit) net	(561) $	622 $	1.713 $	(599) $	(96) $	900 $
Situation financière						
Actif à court terme	4.927 $	5.675 $	6.767 $	5.860 $	6.202 $	6.606 $
Passif à court terme	3.428 $	4.041 $	4.621 $	4.813 $	4.779 $	4.600 $
Fonds de roulement	1.499 $	1.634 $	2.146 $	1.047 $	1.423 $	2.006 $
Immobilisations - montant net	1.637 $	3.548 $	3.614 $	3.462 $	3.525 $	9.612 $

INDICATEURS OPÉRATIONNELS (RÉELS)

Nombre moyen de pilotes						
Côte	106	101	100	99	100	100
Fleuve Fraser	8	8	9	11	10	9
Nombre d'affectations						
Côte	12.037	11.194	11.393	11.527	11.832	11.620
Fleuve Fraser	1.398	1.461	1.559	1.475	1.387	1.400
Revenu moyen de pilotage par affectation (montant réel)						
Côte	2.381 $	2.518 $	2.683 $	2.727 $	2.850 $	2.941 $
Fleuve Fraser	1.428 $	1.533 $	1.664 $	1.683 $	1.759 $	1.829 $